Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/5623
(zu Drucksache 5289)

09. 11. 89

Sachgebiet 611

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Verbesserung der steuerlichen Förderung schadstoffarmer Personenkraftwagen — Drucksachen 11/5289, 11/5495 —

hier: Gegenäußerung der Bundesregierung zur Stellungnahme des Bundesrates

Zu Nummer 1

Die Bundesregierung wird der Prüfungsbitte entsprechen. Bei der Prüfung wird sie insbesondere die Möglichkeit der Erfassung und Übermittlung der maßgebenden technischen Daten berücksichtigen.

Zu Nummer 2

Die Bundesregierung stimmt dem Änderungsvorschlag zu.

Zu Nummer 3

Die Bundesregierung stimmt dem Änderungsvorschlag zu.

Zu Nummer 4

Die Bundesregierung wird der Prüfungsbitte entsprechen. Bei der Prüfung wird allerdings abzuklären sein, ob verfassungsrechtliche Erwägungen die im Gesetzentwurf vorgesehene Gleichstellung der Halter von Kleinwagen mit Dieselmotor mit den Haltern der Kleinwagen mit Vergasermotor erfordern.

Die Bundesregierung weist außerdem darauf hin, daß nur eine geringe Zahl von Fahrzeugen (etwa 200) von dem Vorschlag des Bundesrates betroffen wäre, so daß auch die finanziellen Auswirkungen gering wären, andererseits aber durch die unterschiedliche Behandlung ein zusätzlicher Verwaltungsaufwand entstünde.

Zu Nummer 5

Die Bundesregierung hält es wegen der Bedeutung, die der sparsame ressourcenschonende Energieverbrauch des Diesel-Pkw für die CO2-Problematik hat, ebenfalls für erforderlich, auch für die Käufer von Personenkraftwagen mit Dieselmotor Anreize zur weiteren Emissionsminderung zu schaffen. Allerdings werden Personenkraftwagen mit Dieselmotor, die wesentlich strengere Partikelgrenzwerte als nach der Anlage XXIII zur Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) einhalten, auf dem Markt noch nicht oder nicht ausreichend angeboten. Die Bundesregierung wird daher unter Berücksichtigung der Stellungnahme des Bundesrates prüfen, welche Partikelgrenzwerte — ggf. im Rahmen eines Stufenkonzepts — als Förderungsgrundlage herangezogen werden können. In diese Prüfung werden insbesondere auch die haushaltsmäßigen Mindereinnahmen einzubeziehen sein.

Zugeleitet mit Schreiben des Bundeskanzlers vom 9. November 1989 — 121 (43) — 522 16 — Kr 46/89 —

Die Bundesregierung ist der Auffassung, daß eine Entscheidung über eine zusätzliche Förderung des noch schadstoffärmeren Diesel-Pkw schnell getroffen werden sollte.

Zu Nummer 6

Die Bundesregierung wird den Änderungsvorschlag im Laufe des Gesetzgebungsverfahrens prüfen.

Sie erwägt zur Vermeidung von Mißbräuchen überdies, bei Unterbrechung der Steuerbefreiung wegen vorübergehenden Wegfalls der Fördervoraussetzungen (z. B. bei Katalysatorausbau) eine klarstellende Regelung zur Auswirkung auf die Steuerbefreiung vorzuschlagen.

Zu Nummer 7

Die Bundesregierung wird der Prüfungsbitte entsprechen.

Zu Nummer 8

Die Bundesregierung wird der Prüfungsbitte entsprechen.

Zu Nummer 9

Die Bundesregierung hält den Vorschlag für zu weitgehend. Zur Lösung des vom Bundesrat aufgezeigten Problems kommt folgende Neuformulierung in Betracht:

1. § 3 g Abs. 1 Nr. 2 wird wie folgt gefaßt:

   „2. Der Personenkraftwagen muß in der Zeit vom 1. Januar 1990 bis zum 31. Juli 1991 nachträglich durch Einbau eines Katalysators, der

   a) mit einer Betriebserlaubnis für Fahrzeugteile nach § 22 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung oder

   b) im Rahmen einer Betriebserlaubnis für das Fahrzeug nach §§ 20 oder 21 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung

   genehmigt ist, technisch so verbessert worden sein, daß nach Feststellung der Zulassungsbehörde die Vorschriften der Anlage XXV zu § 47 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung mit Ausnahme des Abschnittes 4.1.4 erfüllt sind. Für Fahrzeuge mit weniger als 1 400 Kubikzentimetern Hubraum gelten die Werte der Hubraumklasse zwischen 1 400 und 2 000 Kubikzentimetern, und".

2. § 3 g Abs. 2 wird wie folgt gefaßt:

   „(2) Der Förderungsbetrag beträgt 1 100 DM, wenn die Voraussetzungen des Absatzes 1 Nr. 1 und 3 gegeben sind und der Personenkraftwagen in der Zeit vom 1. Januar 1990 bis zum 31. Juli 1991 nachträglich durch Einbau eines Katalysators — einschließlich einer lambda-geregelten Gemischaufbereitung —, der

   1. mit einer Betriebserlaubnis für Fahrzeuge nach § 22 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung oder

   2. im Rahmen einer Betriebserlaubnis für das Fahrzeug nach §§ 20 oder 21 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung

   genehmigt ist, technisch so verbessert worden ist, daß nach der Feststellung der Zulassungsbehörde

   3. für Personenkraftwagen mit einem Hubraum von mehr als 2 000 Kubikzentimetern die Vorschriften

      a) der Anlage XXIII zur Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung, ausgenommen die Abschnitte 1.7.2, 1.7.3 und 1.8.2,

      b) des Anhangs III A der Richtlinie 88/76/EWG (ABl. EG Nr. L 36 vom 9. Februar 1988, S. 1) oder

      c) der Anlage XXV zur Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung, ausgenommen Abschnitt 4.1.4,

   4. für Personenkraftwagen mit einem Hubraum bis zu 2 000 Kubikzentimetern die Vorschriften

      a) der Anlage XXIII zur Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung, ausgenommen die Abschnitte 1.7.2, 1.7.3 und 1.8.2,

      b) des Anhangs III A der Richtlinie 88/76/EWG (ABl. EG Nr. L 36 vom 9. Februar 1988, S. 1) oder

      c) der Richtlinie 89/458/EWG (ABl. EG Nr. L 226 vom 3. August 1989, S. 1)

   erfüllt sind. Bei Anwendung der in Satz 1 Nr. 2 Buchstabe c genannten Richtlinie gelten für Fahrzeuge mit einem Hubraum von 1 400 bis 2 000 Kubikzentimetern die Werte der Hubraumklasse von weniger als 1 400 Kubikzentimetern."

Zu Nummer 10

Die Bundesregierung stimmt dem Änderungsvorschlag zu.

Zu Nummer 11

Die Bundesregierung stimmt dem Änderungsvorschlag im Grundsatz zu. Sie wird die technische Durchführbarkeit prüfen.

Zu Nummer 12

Die Bundesregierung wird der Prüfungsbitte entsprechen.

Zu Nummer 13 Abs. 1 und 2

Die Bundesregierung hat in der Begründung zu dem Gesetzentwurf auf die den Ländern entstehenden Steuerausfälle hingewiesen.

Zu Nummer 13 Abs. 3

Die Bundesregierung ist bestrebt, auch die Personenkraftwagen, die mit einem geregelten 3-Wege-Katalysator ausgerüstet sind, so rasch wie möglich in die Abgassonderuntersuchungspflicht einzubinden.

Die Entwicklung eines neuen, einfachen und praxistauglichen Untersuchungsverfahrens, das sowohl den Erfordernissen des Umweltschutzes als auch den Belangen der Kraftfahrzeughalter und aller mit der Untersuchung befaßten Stellen (Werkstätten und Prüforganisationen) Rechnung trägt, ist weit fortgeschritten. Sobald die Entwicklung erfolgreich abgeschlossen ist, wird die Bundesregierung einen entsprechenden Verordnungsentwurf vorlegen.

Nach Erlaß der Verordnung ist bis zum Anlauf der Untersuchungen noch eine Zeitspanne von ca. 6 bis 12 Monaten notwendig, um ein flächendeckendes Untersuchungsstellennetz mit den erforderlichen Meßgeräten aufzubauen.

Zu Nummer 13 Abs. 4

Die Bundesregierung nimmt die Bemerkungen des Bundesrates zur Kenntnis. Sie weist darauf hin, daß die Überlegungen zur Umgestaltung der Kraftfahrzeug-Besteuerung noch nicht abgeschlossen sind, so daß auch die Beurteilung der steuerlichen Auswirkungen noch nicht möglich ist.

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 5300 Bonn
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon 02 28/36 35 51, Telefax 02 28/36 12 75
ISSN 0722-8333